



'Hoe vermijden we dat machinisten opzettelijk te traag gaan rijden om ontslagen te worden?'

Transporteconoom Klaas De Brucker over 'het vrijbuitersprobleem' bij de aanwerving van nieuwe machinisten op het spoor.



© belga

Een machinist die een reizigerstrein opzettelijk trager doet rijden om door de NMBS te worden ontslagen zodat hij tegen een hoger loon goederen kan gaan vervoeren bij een andere spoorwegoperator, het lijkt een zoveelste boycotactie van het NMBS-personeel met de reiziger als dupe. Zo een actie valt uiteraard niet goed te praten, maar doet ons toch nadenken over de economische oorzaak van het probleem.

Macro-economisch trekt onze economie aan en dan worden ook meer goederen (en reizigers) vervoerd, maar voor goederen is de stijging vaak sterker dan voor reizigers. Micro-economisch stimuleert men dan duurzame vervoersmodi zoals spoorvervoer. Tegelijk is er ook liberalisering en mogen ook private operatoren (zoals Crossrail of Lineas) goederen vervoeren op het spoor. Een van hen moet dan investeren in de opleiding van de machinisten. In zo een geval ontstaat al snel een vrijbuitersprobleem ('free rider problem'): individuen (hier: operatoren) proberen de baten van een goed (hier: een opleiding) te bekomen, zonder er de kosten voor te betalen. Als elke spoorwegoperator zo zou handelen, zou geen enkele onder hen nog investeren in een machinistenopleiding en zou het machinistenprobleem nog groter worden.

De traditionele oplossing voor goederen die gevat worden door het vrijbuitersprobleem (dit zijn de zgn. zuiver publieke goederen) is dat de overheid deze goederen aanbiedt. Zo kunnen straatverlichting, vuurwerk en dijkenbouw enkel door de overheid worden aangeboden. Een private aanbieder die het zich zou gewagen deze goederen aan te bieden, zou regelrecht failliet gaan. Aangezien voor deze goederen technisch geen uitsluitbaarheid mogelijk is, kunnen klanten van het goed blijven genieten, ook degenen die er niet voor betalen.

[Hoe vermijden we dat machinisten opzettelijk te traag gaan rijden om ontslagen te worden?](#)

Er zijn wel een paar innovatieve oplossingen voor het vrijbuitersprobleem. Maar eerst gaan we kort in op het opleidings- en HR-luik van het probleem. Als een bedrijf ingenieurs aanwerft, hoeven ze die niet meer zelf op te leiden. Lang geleden kon men nog ingenieur worden via het bedrijfsleven. In Duitsland en Oostenrijk is zoiets voor een deel nog altijd mogelijk, via een zgn. *Berufsakademie*, een erfenis van de nazi's, die veel ingenieurs nodig hadden.

Maar doorgaans financiert nu de overheid de universiteit die deze opleiding aanbiedt. Hetzelfde gebeurt voor wie een zeeschip wil leren besturen. Onze overheid subsidieert de Hogere Zeevaartschool die de kapiteins-ter-lange omvaart opleidt. Zoiets bevordert natuurlijk onze koopvaardij en export.

Kosten ontwijken

Maar een vliegtuig leren besturen, dat moet je doen op eigen kosten, bijv. via de *Sabena Flight Academy* (die thans in handen is van een Canadese multinational), en die kosten kunnen hoog oplopen. Piloten krijgen dan een hoger loon om hun studielening te kunnen afbetalen. Je kan die kosten ook ontwijken door eerst militair piloot, kapitein, ingenieur (of zelfs arts of verpleegkundige) te worden via de Koninklijke Militaire School. Dan krijg je vanaf dag één van je opleiding zelfs een volwaardig loon, gewoon om te studeren. Maar dan moet je nadien nog lange tijd in dienst van het leger blijven, zo niet riskeer je als deserteur te worden beschouwd.

Vrachtwagenchauffeur worden, kost uiteraard minder en daar stelt het probleem zich minder scherp. Maar een machinistenopleiding kost blijkbaar ook veel geld en wordt niet echt door de overheid (toch niet via een onderwijsinstelling) bekostigd. Het gebeurt dan vaak wel via een overheidsbedrijf, zoals de NMBS. Zolang dat bedrijf een monopolie had, stelde het vrijbuitersprobleem voor machinisten zich niet. Machinisten konden niet worden weggekocht (of 'deserteren'). Als ze het niet meer zagen zitten bij hun werkgever moesten ze als machinist volledig hun kap over de haag gooien of verkassen naar het buitenland.

Monopolies doorbreken, is in een aantal gevallen dus niet alleen goed voor de klant, het kan blijkbaar soms ook voordelen inhouden voor de werknemers. Monopolisten beperken veelal hun productie en daardoor is de vraag naar werknemers (en de opwaartse druk op de lonen) in vele gevallen minder sterk. Bovendien zijn 'goederenvervoer' en 'reizigersvervoer' andere producten, er zijn hoogstens substitutiemogelijkheden langs aanbodzijde (met locomotieven en machinisten kan je zowel reizigers- als goederentreinen doen rijden).

Monopolies doorbreken, is in een aantal gevallen dus niet alleen goed voor de klant, het kan blijkbaar soms ook voordelen inhouden voor de werknemers.

Goederen vervoeren, brengt momenteel blijkbaar meer op dan reizigers vervoeren. Of in puur economische termen uitgedrukt: het marginaal geldproduct van arbeid is momenteel hoger voor machinisten die goederen vervoeren dan voor hun collega's die reizigers vervoeren. Maar zo een redenering gaat natuurlijk alleen op als alle andere factoren (zoals de graad van sociale bescherming en de opleidingskost) dezelfde blijven. Voor de opleidingskost stelt zich al zeker het eerder geschetste vrijbuitersprobleem dat maakt dat private operatoren thans de opleidingskost kunnen omzeilen en zo hun machinisten een beter loonpakket kunnen aanbieden, wat concurrentievervalsing werkt.

Gijzelaarsconstructie

Maar ook andere bedrijven kampen met soortgelijke problemen als ze investeren in de opleiding van personeel. Bedrijfseconomisch lossen ze dit op door een zgn. 'gijzelaarsconstructie'. Werknemers die de firma binnen een bepaalde periode verlaten of om dringende reden moeten worden ontslagen (zoals deze machinist) moeten dan de opleidingskost terugbetalen. Maar als de nieuwe werkgever niet alleen de werknemer maar ook de opleidingskost mee overneemt, is het probleem natuurlijk ook opgelost.

Of het probleem nu moet worden opgelost via de huidige werkwijze van verplicht in dienst te moeten blijven, dus een soort 'dienst-plicht' voor machinisten (wat veel weg heeft van de militaire aanpak van desertie, dwangarbeid of slavernij) of langs bedrijfseconomische weg (via de eerder geschetste gijzelaarsconstructie) of op een totaal andere manier, bijv. via nieuwe regelgeving of constructies, daar dient dringend over nagedacht te worden.

Wij zijn eerder voorstander van deze laatste formule. Die nieuwe regelgeving zou dan kunnen inhouden dat de overheid de machinistenopleiding subsidieert (zoals voor ingenieurs en kapiteins-ter-lange omvaart), ongeacht bij welke spoorwegoperator de machinist werkt. De overheid zou ook de machinistenopleiding initieel kunnen bekostigen, maar deze kosten jaarlijks terugvorderen van de werkgevers van deze machinisten.

Ook zou de overheid er kunnen op toezien dat een ('deserterende') machinist die is vertrokken bij de operator die zijn opleiding heeft bekostigd (meestal de NMBS), geen toegang krijgt tot het Belgische en Europese spoorwagennet zolang er geen overeenkomst is gesloten tussen de nieuwe en de oude werkgever over de betaling van de opleidingskost. Anders dreigt concurrentievervalsing, ten voordele van de private spoorwegoperatoren.

Klaas De Brucker is Transporteconoom en doceert Micro-economie aan KU Leuven, Campus Brussel. Tijdens zijn studies en kort nadien werkte hij zelf ook op de (slaap)treinen van de NMBS, in onderaanneming via Wagons-Lits.